DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Nr. 39. Warszawa, 13 grudnia 1934 r. Rok XVI

10. LOTNICTWO CYWILNE.

TREŚĆ:

SPRAWY LOTNICTWA CYWILNEGO.

242.

Nr. L.-I/121/12/34 z dnia 14 listopada 1934 r. w sprawie mapek stref niebezpiecznych dla żeglugi powietrznej w Polsce.

W celu uzupełnienia opisu stref niebezpiecznych dla żeglugi powietrznej w Polsce, opublikowanego zarządzeniem Min. K. Nr. L-/121/4 z dnia 10 lipca 1934 r. (Dz. Urz. M. K. Nr. 24 — 8 „Lotnictwo Cywilne", poz. 135), położeniem ich w terenie, podaje się poniżej do wiadomości mapki tych stref (w skali 1 : 300.000).

Jednocześnie prostuje się niektóre nazwy miejscowości podane niewłaściwie we wspomnianym opisie, a mianowicie:

a) **w punkcie 3 „strefa Brześć n/B.".**
W opisie granicy od wschodu prostuje się słowa „do przystanku Kamienna" na słowa „do m. Kamienica Biskupska".

b) **w punkcie 6 „strefa Rembertów"**
w opisie granicy od północy zamiast słów: „na odcinku Rembertów — Wołomin" powinno być „na odcinku Zielonka — Wołomin".

c) **w punkcie 11 „strefa Jabłonna" —**
w opisie granicy od północy zamiast słów: „m. Jabłonna — Legjonowo — Łajsk" powinno być: „Chotomów — Łajsk".

Strefa niebezpieczna

„Pohulanka"
Poligon artyleryjski

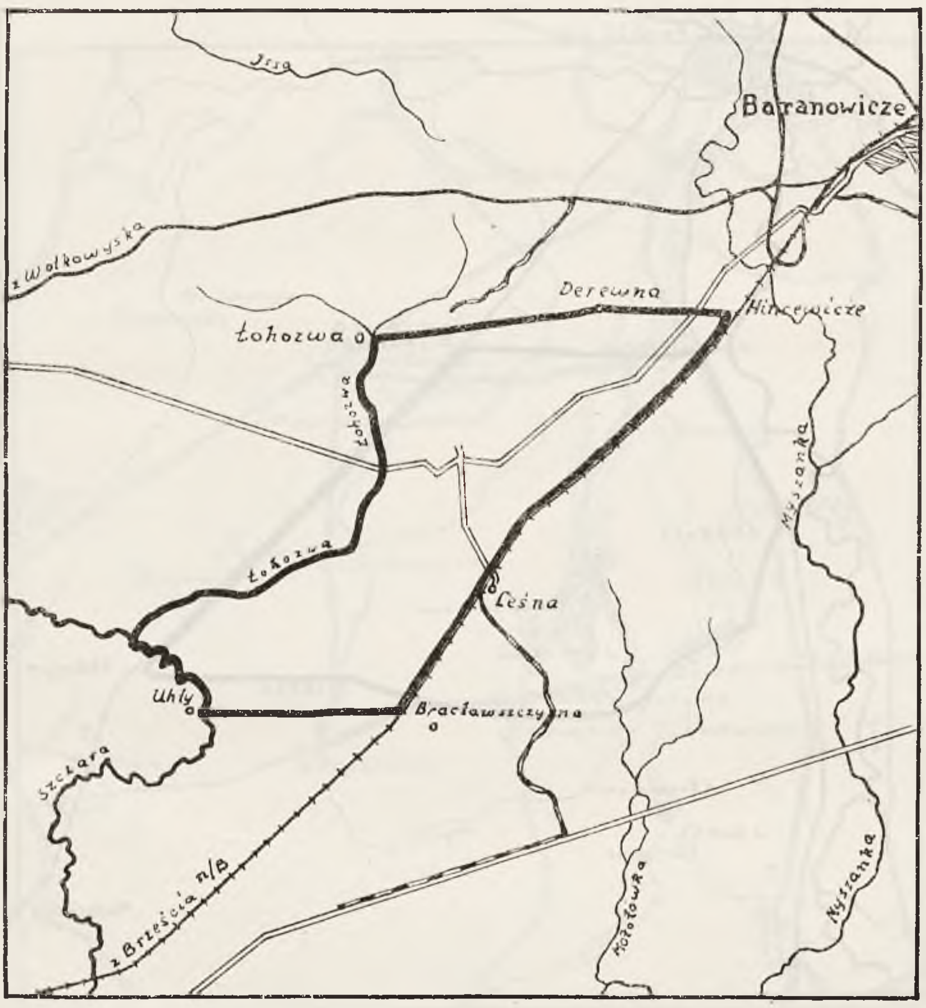


1 : 300.000

— · — · — Granica państwa

Strefa niebezpieczna

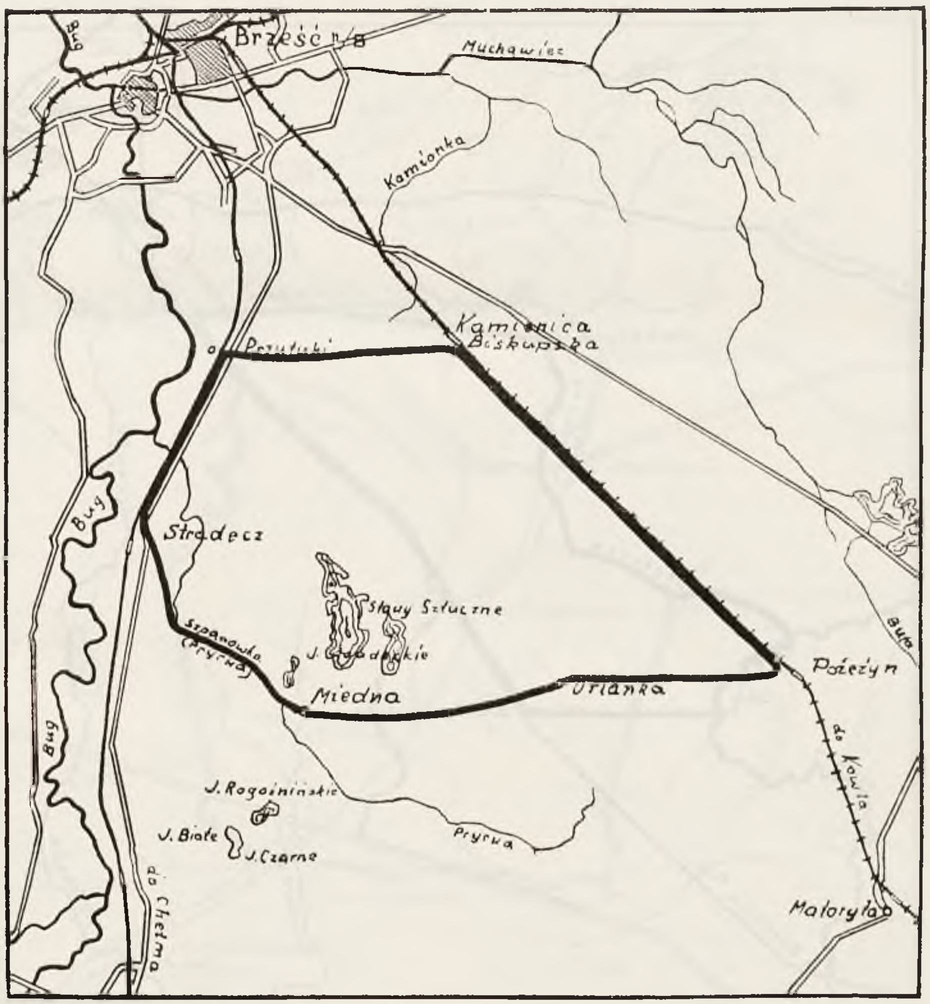
„Leśna"
Poligon artyleryjski



1 : 300.000

Strefa niebezpieczna

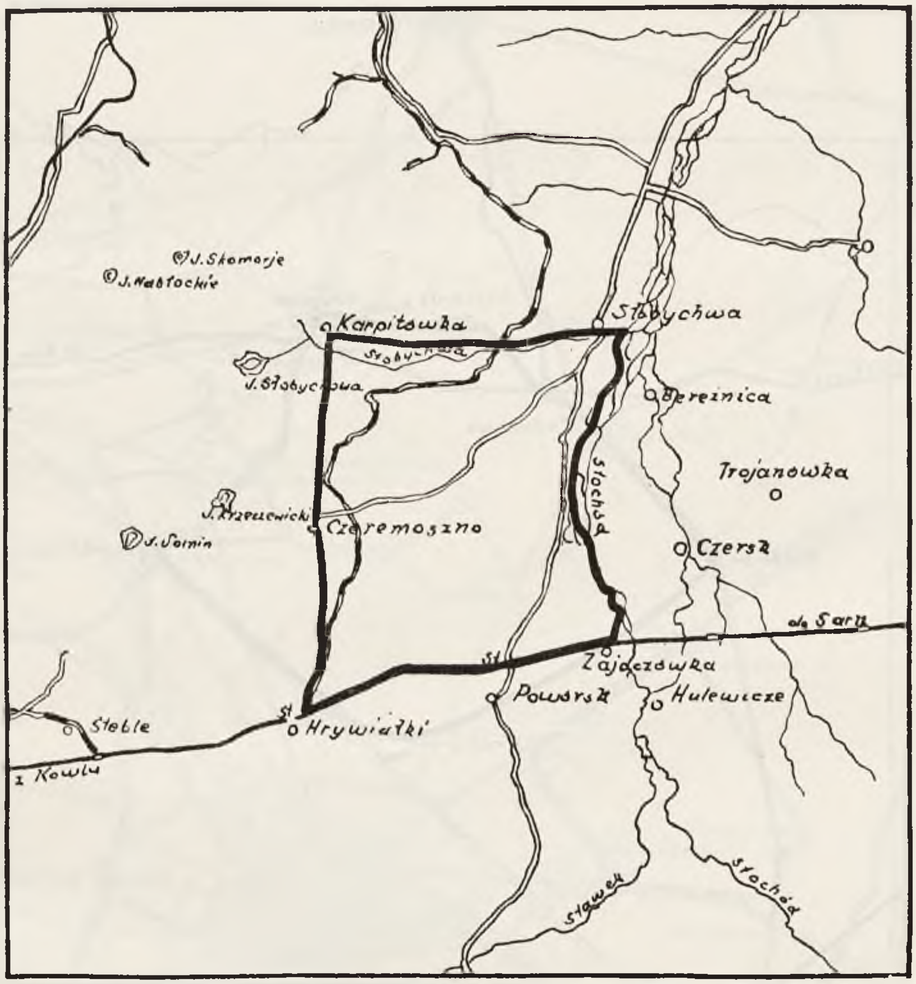
„Brześć n/B."
Poligon artyleryjski



1 : 300.000

Strefa niebezpieczna

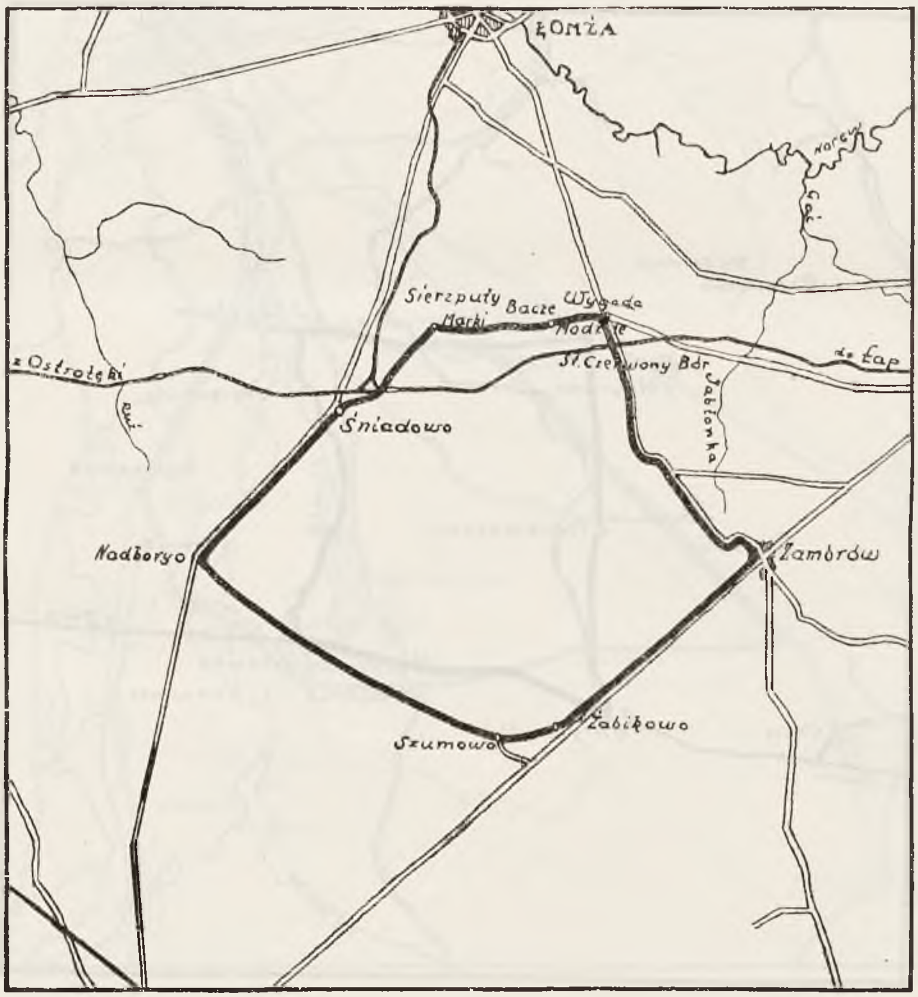
„Powórsk"
Poligon artyleryjski



1 : 300.000

Strefa niebezpieczna

„Czerwony Bór"
Poligon artyleryjski

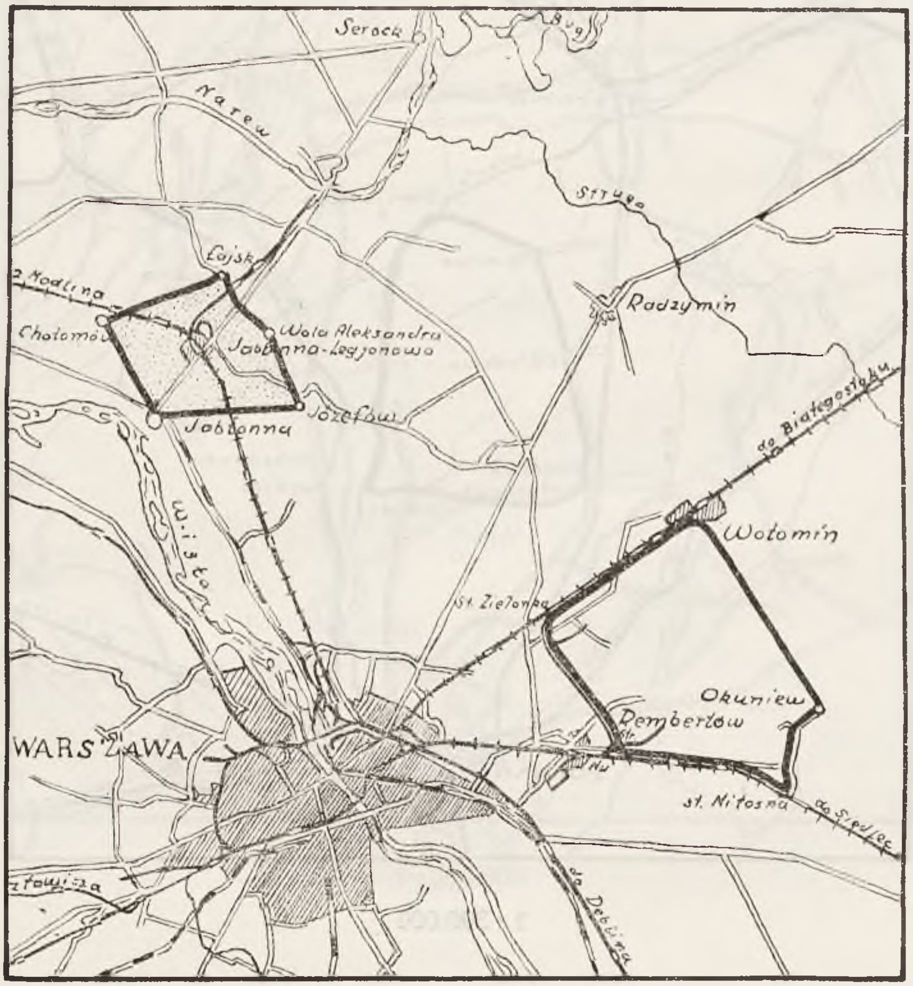


1 : 300.000

Strefa niebezpieczna

„Rembertów"
Poligon artyleryjski

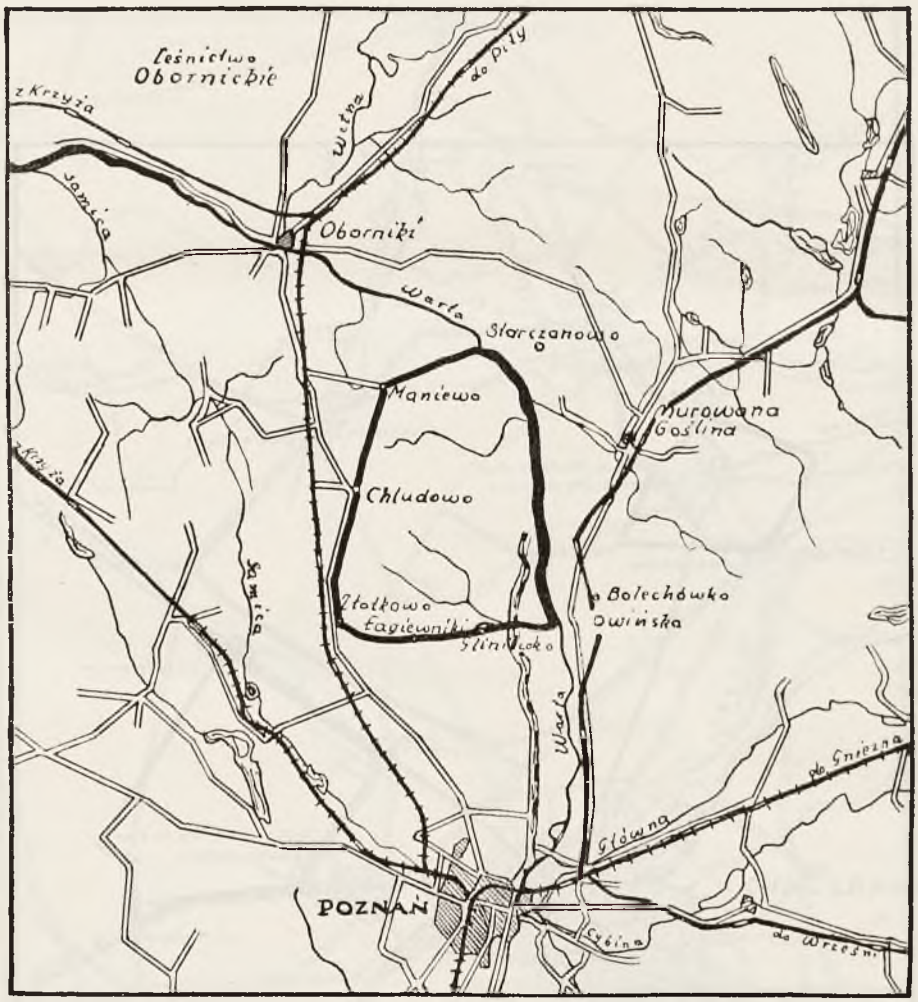
„Jabłonna"
Miejsce wznoszenia balonów zaporowych



1 : 300.000

Strefa niebezpieczna

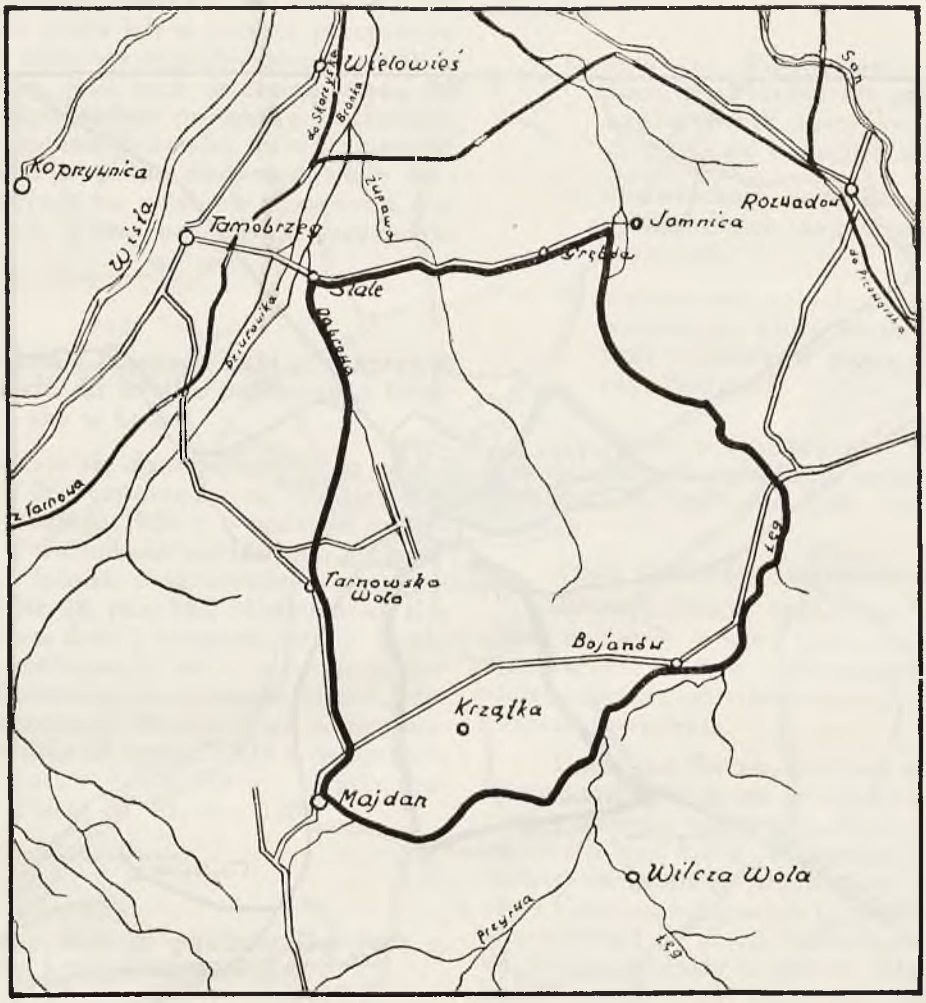
„Biedrusko"
Poligon artyleryjski



1 : 300.000

Strefa niebezpieczna

„Krzątka — Bojanów"
Poligon artyleryjski



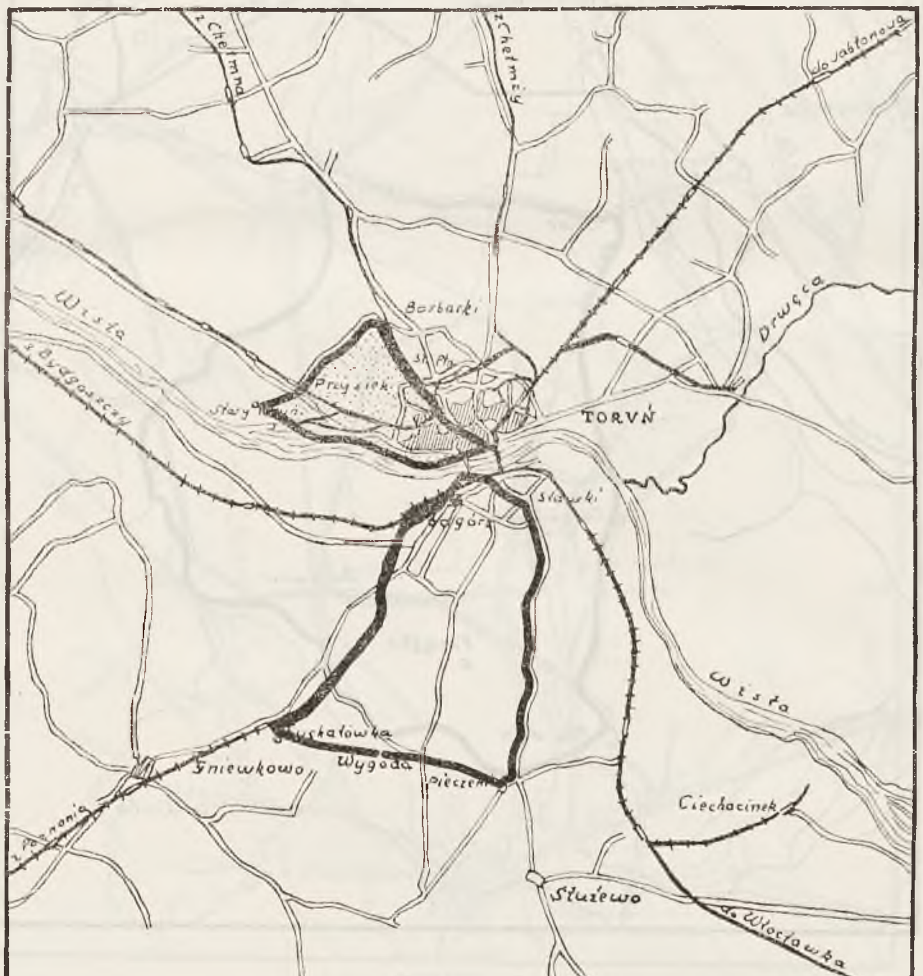
1 : 300.000

Strefa niebezpieczna

„Toruń"

Poligon artyleryjski

Miejsce wznoszenia balonów zaporowych



1 : 300.000

243.

Nr. L.-III/502/8 z dnia 12 listopada 1934 r. w sprawie meldowania wypadków.

Zarządza się, by zawiadowcy portów lotniczych, niezależnie od zawiadamiania przełożonej D. O. K. P., zawiadamiali natychmiast depeszą lub telefonogramem Departament Lotnictwa Cywilnego o każdym wypadku, powstałym na lotnisku lub w bliższej, względnie dalszej, jego okolicy w związku z ruchem samolotów, czy ich obsługą.

Zawiadowca portu powinien niezwłocznie po wypadku na terenie portu lub w pobliżu przeprowadzić dochodzenie z udziałem organów bezpieczeństwa publicznego lub sam, jeśli tych ostatnich niema na miejscu, spisując odpowiednie protokuły i zabezpieczając, o ile tego zajdzie potrzeba, przed zniszczeniem lub usunięciem wszelkie ślady i dowody rzeczowe, mogące wpłynąć na ustalenie przyczyny wypadku lub winy osób, które spowodowały wypadek.

244.

Nr. L.-IV/915/14 z dnia 7 listopada 1934 r. w sprawie czasowego zamknięcia do użytku publicznego lotniska w Łodzi.

Niniejszem podaje się do wiadomości, że na zasadzie ustępu (3) § 26 rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 15 lutego 1934 r. o podziale lotnisk na kategorje oraz o warunkach zakładania, urządzania i korzystania z lotnisk oraz urządzeń pomocniczych (Dz. U. R. P. Nr. 18, poz. 142) Ministerstwo Komunikacji zarządziło w dniu 5 listopada 1934 r. zamknięcie do użytku publicznego aż do odwołania lotniska w Łodzi, ogłoszonego w wykazie lotnisk, dołączonym do obwieszczenia Ministerstwa Komunikacji Nr. L.-II/219/1 z dnia 21 marca 1934 r. w sprawie istniejących na obszarze Polski lotnisk użytku publicznego (Monitor Polski Nr. 81, poz. 120).

245.

Nr. L.-III/571/64/34 z dnia 24 października 1934 r. w sprawie kontroli szybowców.

Ministerstwo Komunikacji stwierdziło, że wbrew postanowieniom okólnika z dnia 9 października 1933 r. Nr. L.-III/571/55 w sprawie szybowcowych kart kontrolnych nadal zdarzają się wypadki zagubienia tych kart i lekceważenia tego braku przez właścicieli i użytkowników szybowców.

Stwierdzono również, że wskazówki techniczne rzeczoznawców Bureau Veritas nie zawsze są wykonywane dość szybko i ściśle.

Biorąc pod uwagę, że formalności te i wskazówki techniczne dają bezpieczeństwo lotów na szybowcach, Ministerstwo Komunikacji zarządza co następuje:

1. zabrania dokonywania lotów na szybowcach, do których nie mogą być okazane w każdej chwili karty kontrolne, stwierdzające zdatność danego szybowca do latania,
2. niezwłocznie zawiadamiać Bureau Veritas o wypadkach zagubienia karty kontrolnej szybowca,
3. wykonywać natychmiast i ściśle wskazówki techniczne, które zostały nakazane po kontroli szybowców przez rzeczoznawców Bureau Veritas.

Za ścisłe przestrzeganie niniejszego okólnika Ministerstwo Komunikacji czyni odpowiedzialnymi Zarządy Kół Szybowcowych i instruktorów szybowcowych.

Będą stosowane następujące sankcje:

W wypadkach stwierdzenia, że nieprzestrzeganie nastąpiło z winy instruktora upoważnienie instruktorskie będzie unieważnione czasowo lub na stale, zależnie od stwierdzonego w danym wypadku stopnia zawinienia.

Ponieważ Bureau Veritas w wypadkach braku karty kontrolnej może przeprowadzić kontrolę techniczną danego szybowca dopiero po sporządzeniu duplikatu jego karty, co pociąga za sobą dodatkowe koszty związane z przybyciem eksperta, Ministerstwo Komunikacji podaje do wiadomości, że koszty te w wysokości 25 zł. za kontrolę szybowca, ewentualne koszty podróży i pobytu rzeczoznawcy, ponosić będzie użytkownik szybowca. Ministerstwo Komunikacji w żadnym wypadku kosztów tych, jako powstających z winy użytkownika, zwracać nie będzie.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa Nr 73131. 13.XII.34. 2000.

WARUNKI PRENUMERATY. Prenumeratę przyjmuje Administracja Dziennika (Warszawa, ul. Chałubińskiego Nr. 4, pokój Nr. 123, II p. telefon Nr. 8-26-28). Prenumerata wynosi rocznie 8 zł, kwartalnie 2 zł. Cena każdego numeru 50 gr. Prenumeratę można uiszczać do P. K. O. za pośrednictwem konta czekowego Administracji Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych Nr. 30658. Na odwrotnej stronie czeku nadawczego P. K. O. należy wskazać cel wpłaty.

Poszczególne numery są do nabycia w Administracji Dziennika Urzędowego M. K. lub w składnicach Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych.